

# 多摩大学におけるELSIの活動と 人文学からのアクション

多摩大学経営情報学部 高橋恭寛

2025年9月8日

# 自己紹介

- 名前：高橋恭寛（たかはし やすひろ）
  - 所属：多摩大学経営情報学部
  - 専門：日本思想史・近世教育思想史
- 
- 文学部出身です。
  - 普段は、江戸時代の思想家のテキスト分析をメインにやっております。

# 多摩大学のELSIについて

- JST「科学技術の倫理的・法制度的・社会的課題（ELSI）への包括的実践研究開発プログラム」のうちのひとつ、研究開発プロジェクト「混在交通の占有・優先度についてのELSIの実践的整理と対応方策の創出」（研究代表：樋笠堯士・多摩大学）に参加。

- 【達成目標】（※一部）

- 混在交通の道路計画/ガイドラインの提案
- PMV/自動運転車/配送ロボット/配送ギグワーカーの各ユーザー/事業者に対する指針(道の配分、優先度およびそれに伴う行動規範)を提供する。





# 本題

- 担当：交通史（道に関する受容史）

## 「自動車だって、明治の新型モビリティ」

- 明治後期～大正期を振り返り、東京において馬車・人力車に加え、「自動車」の登場した「混在交通」の状況を掘り起こす。
- 新聞記事を調べて、当時の反応を見る。
  - 『朝日新聞クロスサーチ』（<https://xsearch.asahi.com/top/>）を活用して、明治・大正期の自動車に関する言説を調査。  
〔※現在は、読売・毎日など他の新聞を調査している〕
  - 記事の調査区間としては、明治31年（1898年）の自動車登場時から大正8年（1919年）の全国的な自動車取締規則の成立の時期。

# 「自動車」の日本初上陸

- 1885年にゴットリーブ・ダイムラーが4ストロークエンジンを開発し、特許を取得。翌年、カール・ベンツがガソリンエンジンの三輪車を完成させて販売。
- **自動車の日本初上陸は、それから約10年後。**  
明治31年（1898年）1月11日「東京朝日新聞」の自動車初上陸を伝える記事が、日本における「自動車」初登場。その後、華族などを中心に使用者が増える。
- 自動車保有数の変化については、既に調査研究がある。  
大須賀和美「日本自動車史の資料的研究16 自動車史の時代区分と取締法規の変遷」（『中日本自動車短期大学論叢』20、1990）

| 年次 | 明治39 | 40 | 41 | 42 | 43  | 44  | 大正元 | 2   | 3   | 4   | 5   | 6    | 7    | 8    |
|----|------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| 東京 | 2台   | 5  | 28 | 79 | 134 | 169 | 304 | 406 | 430 | 465 | 708 | 1626 | 1717 | 2383 |

# 混在交通の様相

- 東京市の「混在交通」状態が、読者投稿によって既に指摘されている。

現在の東京市は、或は僅少なる一部を除くの外、人道と車馬道との区別なく、広くもあらぬ街路を、世界の多の都市に比類なき程其唯一條の道路上に、頻繁に電車も疾走し、馬も走り、荷車も走り、自転車も走り、自動車も走り、馬車も走り、其上殆ど我国独特固有の人力車の往返疾走又一段にて、換言せば一條の狭き道路上に、世界に有りと有らゆる運転交通の機関の全部が、入り乱れて不規則に、往返疾走せるなり

(1909年(明治42年)01月17日東京朝刊6ページ「左側通行に就て 石塚埃及投」)

# 「交通に関する警視庁の諭告」

## 1906年(明治39年)2月13日東京朝刊6ページ

車馬の衝突危険を防止する為め昨日警視総監より左の諭告を發せり

一、人道の區別ある場所と否とを問はず歩行者は必ず道路の左側を通行すべきこと

二、電車の飛乗り飛降りをする場合には危険に陥らざる様十分注意を加ふべきこと

三、四歳未満の小児を道路に独歩せしめざる様父兄に於て十分監督を加へらるべきこと

( 中略 )

八、馬車、人力車、自転車、自働車及荷車は車馬道の區別ある場所と否とを問はず必ず道路の左側を通行すべきこと

九、前項の諸車は街角、橋上、狹隘又は雜沓の場所に在りては徐行し右折の場合は大廻りを、左折の場合は小廻りを為すべきこと

( 以下略 )

# 「自働車取締規則」

1907年(明治40年)02月20日東京朝刊6ページ

警視總監は昨日庁令第九号を以て自働車規則を發布したり其内容は七章第三十九条より制定せられその要点は(一) 鉄道又は軌道に依らずして原動力機を用ふるの自働車に適用することとし其運転速度は市部は一時間八哩(マイル) 郡部は一時間十哩を超過すべからざる事(二) 往来の雑沓の場合に依つては歩行者と同一速度を以て徐行すべき事(三) 自働車の営業線路六間以上(歩車道の設けある道路に在りては車道の幅員其設けなき道路に在りては溝渠を除きたる幅員)の幅員を有する事……

- 市部では時速12.8キロ(8マイル)、郡部では時速16キロ(10マイル)という速度制限。また、雑踏においては歩行者と同じ速度で徐行。
- 営業車輛の道路通行には、基本的に約11メートル(6間以上)の幅が必要。車間距離についても、約50メートル以上(30間以上)の距離を保つことが定められている。

# 「自動車と其取締 道幅と速力の制限」

## 1909年(明治42年)02月07日東京朝刊4ページ

- 近時自動車流行の兆漸やく現れ来り、従来幌馬車を用ひたる貴紳の中には馬車を廃して自動車に代ふるもの続々あり……且速力は市内一時間八哩以下、郡部十哩以下を以て許可しあり此速力制限は自家乗用自動車、自家貨物自動車等にも併せて厳守せしむべきもの
- 家庭用自家用車が増えてきた。速度制限は、自家用車にも適用されるようになってゆく（それまでは社用・営業用がメインだった）

# 自動車事故の記事数（明治年間のみ）

1907年（明治40年） 1件

1908年（明治41年） 3件

1909年（明治42年） 5件

1910年（明治43年） 10件

1911年（明治44年） 8件

1912年（明治45年大正元年） 15件

- ちなみに尾崎正久『日本自動車史』（自研社、1942）には、**明治43年1年間の東京府下の自動車事故は、50件であった**との記載がある（312頁）。
- そのため新聞記事に記載されるのは、ほんの一部のニュース性がある記事が中心であったので、あくまで「参考資料」。

# 新聞に載るニュース性のある事故

去一日午後五時頃相州大磯町なる東海道筋を西の方より疾風の如く走せ来りし立派なる自動車あり……平塚町境の古花水橋に差し掛からんとしたる折、其の響に驚きし通行の一老人は狼狽して避けんとせし隙（ひま）もなく、車輪に触れてはね飛ばされ同時に車は右に外れて傍の水田中へ転げ込み……此椿事に警官出張して取調たるに老紳士は巡査の耳に口を寄せ何やら囁やき老人の治療代を差出し、懇ろに労りて、**再び自動車を駆り、東京さして立去りしが、此老紳士こそ男爵渋沢栄一翁にして、負傷せる老人は、大磯在旭村字山下農比企野勘蔵（八十一）と云ふものなり、渋沢男は、此日、大磯滄浪閣なる伊藤公渡韓の留別の宴に招かれし其帰るさなりしと。**

（1909年（明治42年）07月04日東京朝刊5ページ渋沢男の自動車椿事 大磯に老人を傷つけ 過つて水田中に墜落す）

# 交通事故の顕在化に対して

『東京毎日新聞』1913年(大正2年)5月16日～18日「自動車の事故(一)～(三)」

- 「自動車が人に傷を負わせ又俥と衝突したと云う事件は日に幾度となく起る本年に入って警察沙汰となって起訴されようとした大きな事故ばかりでも左の如き多数を示して居る △一月二八件 △二月二八件 △三月二九件 △四月三〇件」
- 「事故の続発する原因は道路が粗悪であるのと、道路に人道車道の区別のある場所が尠(すくな)いのと、歩行者が下駄を穿いて居るために避け損うのと運転手の不熟練等にあるべし」
- 「道路の改善をした方が急務ではあるまい歟、運転手学校設立も必要である規則の改正も望ましいが却々出来ない」
- 「交通頻繁な銀座通りの車道を新聞を読みながら歩く人があるではありませんか自動車事故を少なくするには運転手の改良は第一ですが第二は道を歩く人を改良しなくてはなりません」

# 歩行者からの苦情

- 1911年（明治44年）05月26日

「憎むと云ふと聊（いささ）か語弊はあるが、例のビューツと叫ぶ音響轟進（ばくしん）し来つた時、人は平和の歩行から急に危険極まる境に入つたやう、呀ッと言つて飛退いて、勢ひ自動車の行過ぎた、その疾走の姿を睨み付けるのである」

- 1912年（明治45大正1年）12月02日

「天下の道路を我が物顔にブーブー臭い煙を立て、横行する憎らしさ」

# 運転側の言い分

■ 1917年（大正6年）05月31日東京朝刊4ページ「鉄箒」

▲多くの場合に於て過失は一人で行はれるものでない。世間で運転手一人が罪の如く伝へらるゝものも煎じ詰めれば大抵一半は社会の罪だ。自動車の殺傷は速力や器械や運転手の問題に非ずして畢竟は一個の社会問題である。

▲運転手が制限外の大速力を出すのは不埒に相違ないが、いくら速力を出した所が車馬道の真中で遊んでゐる子供が居ないなら、さう無暗に子供を轢き殺せるものでない。罪は子供にもある。

▲併し街路に子供を遊ばせてならぬ事は道路取締規則にちやんと出てゐる。夫を構はず遊ばせたとなると、罪は親にもある。併し更に立ち入つて考へると東京には子供の為の遊園地といふものも一向少い。之を言ひ出すと罪は市にもある。併し市だからとて市民が快よく金を出さなければ空手で遊園地も出来まい、同時に親々とても一々子供に子守女をつけて遊園地迄出してやる程の余裕ある者計りでない。要するに社会問題である。

# 自動車の普及と道路問題

- 1916年（大正5年）10月16日東京朝刊5ページ「東京市の道路の新しい敵 其名は自動車」

従来東京の道路を破壊するものは荷馬車を以て其主として居たが、近来路面が稍堅くなつて其害から免れる様になつたが、此頃に至り盛んに道路面を破壊する物が現れた、夫は自動車で、自動車は▲実に道路に取つて一大強敵となつた、実に自動車の盛んに馳駆する道路を注意して見ると深さ一寸位で径五六寸から一尺位に達する穴がボコボコと開いて居る、

# おわりに

- その後、大正8年（1919年）に、内務省が、全国的な統一をはかって「自動車取締令」を公布するに至る。
- また、これ以後の全国的な交通安全政策については、齊藤基雄「わが国の道路交通安全施策における政策的推移について（上）」（『商学研究論集』14、明治大学大学院2001）に詳しい。  
大正8年（1919）12月に「道路法」や「街路構造令」などが制定され、「広路」（24間以上）、「一等大路」（12間以上）、「二等大路」（6間以上）での歩道の設置などが義務付けられたことなどをまとめている（223ページ）。
- その後、関東大震災を経て、その輸送力に人々が注目し、帝都復興とともに、自動車（乗合バス等）が市民権を得てゆく、と言われている。
- しかし、インフラ整備が追いつかないまま、非常に劣悪な道路事情のまま、戦後に至る。（→ワトキンス報告）